Denkschrift

über die Verlegung eines Theiles der

Rhein-Nahe-Eisenbahn

von Bingen nach Neunkirchen

in das Glanthal.

Bayerische Staatsbibliothek München

(Nebst einer Karte.)

Enkel. 1856.

Buchdruckerei von Ludwig Schneider.

Digitized by Google

Digitized by Google

Einleitung.

Gegenwärtige Darstellung soll beweisen, daß eine Abweichung von der bisher projektirten Linie der Rhein-Nahe-Eisenbahn in der Gegend von Stauderheim, und die Benützung des Glan- und Esel-Thals statt des Nahe- und Bliesthals bis St. Wendel den Aktionären in hohem Grade zum Vortheile gereichen würde.

Wir sind nicht in der Lage, heute schon bezüglich der divergirenden Linie ein näheres Bauprogramm oder detaillirte Kostenüberschläge vorzulegen; wir glauben, daß es gegenüber den offenliegenden Thatsachen und dem Zeugnisse des evidentesten Augenscheins vollständig genügen wird, zwischen den Terrain- und Verkehrsverhältnissen im Glan-, und denen im Nahethale eine Parallelle zu ziehen, um ein unserem Zweck genügendes Resultat zu erreichen.

Ueber die Nahlinie enthält die bekannte Denkschrift (verfaßt im Auftrag des provisorischen Comités in Kreuznach) zureichende Daten. So weit unser Projekt von dem des provisorischen Comités abweicht, haben wir die nöthigen Momente aus authentischen Quellen gesammelt, theilweise müssen wir auf die Landkarte verweisen.

Die Generalstabskarte der Pfalz, welche im Buchhandel zu haben ist, gibt indeß ein so getreues und vollständiges Bild der Glan-Gegend, daß hierdurch die fühlbare Lücke vorbereitender technischen Erhebungen einigermaßen ausgefüllt wird. Die ersten Einwürfe, denen das neue Projekt zu begegnen hat, möchten folgende sein:

Es sei bei dem vorgerückten Stadium der Unterhandlungen und Vorarbeiten auf der Nahelinie, bei der erfolgten allerhöchsten Konzessionirung, welche auf das Märtens'sche Bauprogramm hin ertheilt worden sei, heute zu spät, um ein anderes, wesentlich abweichendes Projekt noch in Berücksichtigung ziehen zu können. Die Verhältnisse, wie sie nun gelagert seien, hätten das Gewicht eines fait accompli, das jedem Versuch einer Alterirung eine unübersteigliche Schranke entgegensetze.

Es sei nicht zu erwarten, daß die königl. bayerische Regierung ihre Mitwirkung einem Projekte zusagen werde, das den Charakter einer wirksamen Concurrenz der pfälzischen Ludwigsbahn nicht verläugnen könne. — Hierauf erwiedern wir:

Es steht in thesi unbestritten fest, daß die Aktionäre eines Eisenbahnunternehmens in jedem Sta-

Digitized by Google

dium der Verhandlung Beschlüsse fassen und Abänderungen an gefaßten Beschlüssen vornehmen können, wenn sie solche ihrem Interesse für zweckentsprechend halten. Wir wollen entfernt nicht behaupten, daß hiemit allein auch der Vollzug der gefaßten Beschlüsse schon gesichert sei; es wird hiezu immer die Mitwirkung der Staatsgewalt und die Erfüllung gewisser Formalitäten erforderlich sein, welche durch die genehmigten Statuten vorgesehen sind. Wir wollen nur constatiren, daß vorwiegend, ja ausschließend das **Interesse des Unternehmens als Selbstzweck** die Criterien dafür ertheile, ob und wann überhaupt abweichende Bestimmungen noch zulässig seien. Die formell entgegenstehenden Hindernisse Betreffs der Genehmigung der zuständigen Regierungen ꝛc. können heute nur so weit in Betracht kommen, als es sich fragt:

„Sind die durch das neue Projekt gebotenen Vortheile im Verhältniß zum älteren Projekte so überwiegend, daß sie der Mühe und des Zeitaufwands lohnen, um ihretwillen die erforderlichen Schritte einzuleiten?"

So und nicht anders muß nach unserm Ermessen die Sachlage beurtheilt werden. Wir haben uns demgemäß zur Aufgabe gesetzt, nachzuweisen, daß dieß neue Projekt der Glan-Linie so bedeutende, so überwiegende Vortheile bietet, daß dagegen die Aufopferung der nach der Nahe hin bereits verwendeten Summen, so wie die Aussicht auf Zeit und Mühenaufwand entschieden nicht in Anschlag zu bringen ist, daß daher bei nur einiger Aussicht auf Erfolg der einzuleitenden Schritte die Versammlung der Actionäre kein Mittel unversucht lassen darf, den von uns vorgeschlagenen Plan zur Durchführung zu bringen.

Es ist indeß gegenwärtig das Projekt der Nahelinie, überhaupt der ganzen Bahnlinie noch nirgends definitiv festgesetzt. Es befindet sich das Unternehmen durchaus noch im Stadium der Vorbereitung. Es kann also nicht behauptet werden, daß heute das Aufsuchen zweckmäßigerer Glieder der Linie als verspätet erscheine; sind ja doch an mehreren Stellen der Bahn verschiedene Linien in Vorschlag, die erheblich von einander abweichen. Hiermit scheint uns das Schreckenswort »c'est trop tard« entschieden abgewiesen zu sein.

Von Seiten des preußischen Gouvernements sind erhebliche Hindernisse gegen einen Beschluß der Actionäre, die Glanrichtung einzuschlagen, nach unserm Dafürhalten nicht zu erwarten. Freilich hat das hohe preußische Gouvernement ein mächtiges Gewicht in die Wagschale der Beschlüsse zu werfen; es steht der Gesellschaft wie einem Gegenstand gegenüber, und ist vollkommen im Besitz der Macht, um die entscheidendsten Maßregeln fast autonomisch durchzuführen. Allein großen Rechten entsprechen große Pflichten; nachdem eine Zinsgarantie nicht in Anspruch genommen wurde, daher eine materielle Gegenleistung der königl. preuß. Regierung nicht vorhanden ist, so ist nicht zu zweifeln, daß die königl. Regierung die moralische Verpflichtung wohl erkennen wird, den Actionären die Ausführung aller zu ihrem Vortheil dienenden Maßregeln unverkümmert zu gestatten.

Wir sind weit entfernt, hiemit irgend einen Zweifel an den Gesinnungen des hohen preußischen Gouvernements aussprechen oder anregen zu wollen; hiezu fehlen uns die Berechtigung, wie die Absicht. Wir führen dieß Argument nur solchen Zweiflern gegenüber an, die allenfalls den Umstand zu einem Beweise gegen die Glanlinie anzuführen gedenken, daß die preuß. Regierung Sympathien für die Nahelinie habe und haben muß, weil diese eine größere Zahl preußischer Ortschaften an den Wohlthaten der Eisenbahn Theil nehmen läßt, als die Glanlinie.

Auch die Hindernisse, welche von Seiten des baytischen Gouvernements befürchtet werden, scheinen uns sehr übertrieben. Es wird gewöhnlich behauptet, hochdasselbe hätte der pfälzischen Ludwigsbahn gegenüber Verpflichtungen übernommen, welche sie rechtlich verhindern, eine Concurrenzbahn zu begünstigen.

Die Concessionsurkunde der pfälzischen Ludwigsbahn findet sich abgedruckt im 8. Bande der amtlichen Verordnungen-Sammlung des Frhrn. v. Strauß, Seite 657. Weder dort, noch in den genehmigten Statuten der pfälzischen Ludwigsbahn findet sich Grund zu einer derartigen Annahme. Weitere Aktenstücke über das Verhältniß der Regierung zur Gesellschaft sind unseres Wissens nicht publizirt worden

Digitized by Google

Hingegen sprechen wichtige Motive dafür, daß die k. bayr. Regierung der Glanbahn sich nicht abgeneigt zeigen werde. Diese bestehen im Wesentlichen darin, daß es dieser hohen Regierung nicht gleichgiltig sein kann, ob ein reicher und gesegneter Landstrich ihres Gebietes, der von mehr als 56,000 Einwohnern bevölkert ist, des Hauptverkehrsmittels — einer Eisenbahn — theilhaftig werde, oder ob derselbe für alle Zukunft dem Weltverkehr abgeschnitten und seine aufblühende Industrie im Keime unterdrückt bleiben soll.

Sodann bleibt zu erwägen, daß die Rhein-Nahe-Glanbahn allerdings eine Concurrenz-, aber keine Zweigbahn der pfälzischen Ludwigsbahn ist, daß daher die Aktionäre dieser Gesellschaft zu einem Einspruche keine rechtliche Basis besitzen; endlich, daß dieselben meist Ausländer sind, deren Interessen jenen der 56,000 Bewohner der Kantone Obermoschel, Lauterecken, Wolfstein und Cusel in den Augen des bayrischen Gouvernements keinesfalls vorgesetzt werden.

Uebergehend zu den allgemeinen Untersuchungen über die Rentabilität der Glan-Linie, genügt es, auf die, bezüglich des internationalen Verkehrs, des Kohlen- und Güterantransports, in der Eingangs erwähnten Denkschrift vorgebrachten allgemeinen Motive zu recurriren, welche sämmtlich für die Glanlinie, und zwar in erhöhtem Maaße sprechen, weil diese letztere bedeutend kürzer ist, als die Nahelinie.

Richtung der Bahn und Berechnung der Baukosten.

Nach unserem Vorschlag wäre die bisher projektirte Bahnlinie oberhalb des Dörfchens Boos am Glaneinfluß zu verlassen, es wäre sodann glanaufwärts und mit Berührung der Hauptorte Rehborn, Meisenheim, Lauterecken, Offenbach, Ulmet bis Altenglan eine neue Linie zu entwerfen, welche von letzterem Orte aus in das Cuselbachgebiet hinüber zu führen wäre, und letzteres über Rammelsbach und Cusel bis oberhalb Pfeffelbach beibehielte. Von da aus sind zwei Richtungen möglich. Die eine im Interesse des Verkehrs und der voraussichtlichen größeren Frequenz von Pfeffelbach nach St. Wendel, die andere im Osterthal abwärts bis Wiebelskirchen in's Bliesthal nach Neunkirchen.

Bei letzterer Linie, welche zwar kürzer und baufähiger zu sein scheint, bleibt zu erwägen, daß sie von Cusel bis Neunkirchen keinen bedeutenderen Ort berührt, während nach der ersteren Richtung hin St. Wendel und Ottweiler in die Bahnlinie gezogen werden.

Wenn sich daher bei der technischen Aufnahme nicht sehr überwiegende Schwierigkeiten herausstellen, so wird jedenfalls die Linie nach St. Wendel vorzuziehen sein, wofür noch weiters der Umstand spricht, daß die ursprüngliche Bahnlinie früher wieder erreicht wird, als nach der Richtung im Osterthal.

Obwohl nun, wie Eingangs erwähnt, für das Glanprojekt noch keinerlei technische Vorerhebungen gemacht sind, die einen zuverlässigen Schluß auf die Baukosten gestatten, so läßt sich gleichwohl durch Vergleichung der bekannten Terrainverhältnisse im Glanthale mit denen im Nahethal ein allgemeiner Ueberschlag machen, der ohne Anspruch auf Genauigkeit, doch hinreichende Momente für die Bildung eines Urtheils bietet. Wir entnehmen der Zusammenstellung der Baukosten, welche der mehrerwähnten Brochüre anneziert ist, folgende Daten:

Die Summe der Gesammtkostenbeträge bei den Längenprofilblättern IX. bis XII., denen die Voranschläge für die Abtheilung von Oberstein bis Rohrfelden beigesetzt sind, beträgt auf eine Länge von 8000 Ruthen oder 4 Meilen 3,608,630 Thaler, sohin ist der Kostenaufwand per Meile auf 902,305 oder in runder Summe auf **900,000 Thaler** anzunehmen.

Die ganze übrige Bahnstrecke von 12⅕ Meilen Länge ist mit einem Kostenaufwande von 6,170,055 Thlr. vorgesehen, sohin beläuft sich der Aufwand per Meile auf 505,742 Thlr., in runder Summe auf **500,000 Thaler.**

Digitized by Google

Die Thäler des Glans, des Cusel- und Osterbachs bieten durchgängig keine Schwierigkeiten der Art, wie sie zum Beispiel auch unterhalb Oberstein bis Kreuznach anzutreffen sind. Sie sind breit, das Gefälle gering. Der Glan selbst ist ein träge hinschleichendes Flüßchen mit festen Ufern; seine Correktion, wie seine Ueberbrückung, wo diese oder jene nöthig werden sollte, ist eben so leicht, als wenig kostspielig, und gibt zu keiner Sorge wegen der Zukunft Anlaß.

Cusel- und Osterbach sind ganz unbedeutende, im Sommer fast versiegende Gewässer, von denen nur ersteres etwas mehr Gefälle hat, als der Glan. Vortreffliches Baumaterial ist überall nahe bei der Hand: — wir erinnern an die Hausteinbrüche von Lauterecken, die Plattensteinbrüche von St. Julian, den unerschöpflichen Kalkreichthum der Gemarkungen Meddard, Kronenberg, und weiter aufwärts von Raumelsbach und Haschbach; — Eichenstämme und Bauhölzer aller Art im Ueberflusse bieten die Staats- und Communalwaldungen des Reviers Lauterecken, so wie die Privatwaldungen der Steinalb. Die einzige Schwierigkeit, welche diese Linie bietet, ist der Uebergang aus dem Gebiete des Glans in das der Blies (St. Wendeler Linie); allein sie dürfte derjenigen des Uebergangs aus dem Nahegebiet dahin bei weitem nicht gleich kommen.

Die Preise von Grund und Boden stehen denjenigen im mittleren Nahethal — von Oberstein bis Kirn und weiter abwärts — namhaft nach, nicht wegen der geringeren Qualität, sondern weil der baufähige Boden bei gleicher Güte eine größere Ausdehnung im Glanthale hat als im Nahethal.

Wenn wir daher annehmen, daß der Eisenbahnbau im Glanthal per Meile auf 500,000 Thaler, also ebenso hoch käme, wie auf der Strecke von Oberstein bis Bingen, so wie von Rohfelden bis Neunkirchen, so glauben wir eine den wirklichen Bauaufwand noch überschreitende Summe eingestellt zu haben.

Daß die Glanlinie bedeutend kürzer sei als die Nahelinie, ist eine auch jedem Laien so sehr in die Augen fallende Wahrheit, daß wir uns jeder Erörterung unter Hinweisung auf die offen liegende Thatsache überhoben glauben. Obgleich nun der Weg von Staudernheim glanaufwärts bis Neunkirchen mindestens 5 bis 6 Stunden kürzer ist als derselbe Weg naheaufwärts, so wollen wir und zwar aus dem Grunde, weil bis heute eine Glanbahn noch nicht technisch ermittelt ist, und wir den Curven der Bahn einen weiten Spielraum lassen wollen, nur annehmen, daß die Glanlinie um $1\frac{1}{2}$ Meilen kürzer sei.

Hiernach betrüge die Gesammtlänge der Bahn $14\frac{7}{10}$ Meilen.

Die Herstellung der Bahn per Meile zu 500,000 Thaler angeschlagen, ergibt sich zum Vortheil der Glanlinie eine Ersparniß von mehr als **2,400,000 Thaler**, wenn wir die Aufstellung der erwähnten Denkschrift mit 9,778,675 Thaler zu Grund legen!

Drei Momente sind jedoch noch weiter in Computation zu ziehen:

a) die Vortheile der kürzeren Bauzeit;
b) der frühere Eintritt einer Rente;
c) der für alle Folgezeit dauernde geringere Aufwand an Betriebskosten.

Ad a) Bei der Abkürzung der Linie um $1\frac{1}{2}$ Meilen und dem Wegfallen der schwierigsten Hindernisse — der zahlreichen Brücken und Tunnels im Nahethal — ist die Annahme, daß der Bau um **Ein Jahr eher** beendigt werde, gewiß sehr bescheiden.

Bei Berechnung der Zinsen-Ersparniß des Baukapitals muß aber nahezu eine ganze 4%tige Jahresrente des Baukapitals von 9,778,675 Thaler eingestellt werden, denn es ist klar, daß im letzten Jahre der Bauzeit für den bei weitem größten Theil dieser Summe die jährliche Zinsrate mit 4% eintreten muß, wenn die Nahelinie beibehalten wird.

Die genaue Summe beträgt 351,150 Thaler; nehmen wir 300,000 Thlr. an, so bleiben wir gewiß hinter der Wirklichkeit zurück.

Ad. b) Der jährliche Netto-Ertrag ist Seite 23 in sine der mehrerwähnten Denkschrift zu 710,910

Digitized by Google

Thaler angenommen. Wir haben keinen Grund, diese Angabe für übertrieben anzusehen. Dieser Netto-Ertrag wird bei Benützung des Glangebiets um ein ganzes Jahr früher eintreten, muß daher als Ersparniß in runder Summe mit 700,000 Thaler zu Gunsten der Glanbahn eingestellt werden.

Ad c) Die jährlichen Betriebskosten per Bahnmeile berechnen sich nach den Angaben bezeichneter Brochüre (Seite 23) also: die jährlichen Ausgaben = 237,840 Thaler. Diese getheilt mit der Meilenzahl von 16½, ergibt sich für die Bahnlinie ein jährlicher Kostenaufwand von 14,818 Thaler, den wir in runder Summe zu 15,000 Thlr. anschlagen wollen.

Es stellt daher eine Abkürzung der Bahn um 1½ Meilen eine jährlich wiederkehrende Ersparniß von 22,500 Thalern in Aussicht, was zu 5% kapitalisirt einer Summe von 450,000 Thalern gleichkömmt.

Abgesehen von der Differenz in der Länge der Bahnlinien werden indeß die Unterhaltungskosten auf der Glanseite deswegen geringer sein, weil die Zahl der Brücken, Tunnels, Flußcorrektionen, Schutzwerke ꝛc. bei weitem kleiner sein, und weil die Glanlinie weniger von der horizontalen Lage abweichen wird, als die Nahelinie.

Diese Ersparniß vermögen wir natürlich nicht in Zahlen zu schätzen; wir constatiren einfach die Thatsache, ohne irgend eine Position für diesen Posten einzustellen — obgleich derselbe offenbar auf mehrere tausend Thaler sich belaufen müßte — um auch den Schein irgend einer Uebertreibung zu vermeiden.

Recapituliren wir:

Ersparniß an Baukapital	2,400,000 Thaler.
„ „ Bauzinsen	300,000 „
Mehreinnahme durch früheren Eintritt der Bahnrente	700,000 „
Ersparniß im Bahnbetrieb	450,000 „
Summa .	3,850,000 Thaler.

Uns will bedünken, diese Summe sei wichtig genug, um die Aktionäre und das hohe Directorium sowohl zum Aufopfern der bisher an der Nahe aufgewendeten Kosten für Projektirung und Vorarbeiten, als zur Einleitung des erforderlichen Schritte bei der königl. preußischen und der königl. bayrischen Regierung zu veranlassen.

Wir haben absichtlich unsere Berechnungen und unsere Angaben an die des bestehenden Nahebahnprojekts angelehnt, einestheils weil uns letztere hinreichende Garantie für Genauigkeit zu bieten schienen, sodann aus dem weiteren Grunde, weil mit Hilfe der allgemein verbreiteten Denkschrift über die Nahebahn jeder Aktionär in den Stand gesetzt ist, mit Zuhandnahme der Karte unseren Aufstellungen nachzurechnen, die Richtigkeit unserer Behauptungen durch Augenschein zu prüfen.

Wir fordern sämmtliche Interessenten hiezu auf; sie werden möglicherweise zu Resultaten gelangen, die von unseren Aufstellungen abweichen, allein unter allen Umständen werden sich Differenzen zu Gunsten der Glanbahn herausstellen, welche mehrere Millionen Thaler betragen. Wir glauben voraussehen zu dürfen, daß eine genauere Prüfung noch weit ungünstiger für die bisherige Nahelinie ausfallen wird, und erblicken in folgenden Erwägungen noch weitere Motive hiezu.

Kein Techniker wird uns bestreiten können, daß die Ausführung größerer und schwieriger Kunstbauten, wie z. B. das Bohren von Tunnels, die Erbauung von Brücken in periodisch anschwellenden Gewässern von starkem Gefälle ꝛc. auch bei größter Umsicht und der erfahrensten Leitung niemals alle mögliche Fälle voraussehen kann. Die innere Beschaffenheit eines zu durchbohrenden Berges, so wie die Elementarereignisse der Zukunft, sind dem menschlichen Auge und der menschlichen Voraussicht entrückt. — Je zahlreicher aber derartige in ihrem Erfolge ungewisse Unternehmungen sind, desto mehr erhöht sich die ungünstige Chance gegen dieselben.

Ohne daher im Geringsten die Integrität oder die Genauigkeit der aufgestellten Voranschläge antasten

Digitized by Google

zu wollen, glauben wir, den gemachten Erfahrungen bei anderen Eisenbahnbauten zu Folge, daß eine Gewißheit auf der projektirten Linie am oberen und mittleren Rahegebiet die vorgesehene Summe nicht zu überschreiten, nach der Sachlage nicht bestehe und nicht bestehen könne; daß hingegen im Glanthal eben wegen der weit seltenern und weniger schwierigen Kunstarbeiten, **eine viel größere Bürgschaft für Einhaltung der Bausumme gegeben sei.**

Endlich glauben wir noch darauf aufmerksam machen zu müssen, daß in der Zeit zwischen der Aufstellung des Voranschlags bis zum definitiven Beginne der Bauten bei sämmtlichen Baumaterialien und sogar bei den Arbeitslöhnen eine Preiserhöhung erfolgt ist, welche für die an der Spitze des Unternehmens stehenden Personen eine dringende Aufforderung begründen mag, die dort vorauszusehenden Ueberschreitungen der Kostenanschläge in jeder zulässigen Weise nach anderen Richtungen hin einzuholen.

Verkehrsverhältnisse.

Nach statistischen Erhebungen beträgt die Einwohnerzahl in dem Rayon von zwei Meilen zu beiden Seiten des Glans und des Cuselbachs die Summe von 79,980 Seelen, ohne Rücksicht auf die Bevölkerung des Kreises Ottweiler, welche jedoch bei der Osterlinie in Betracht kömmt. Auf die durchschnittliche Länge einer geographischen Meile (die Entfernung nach letzterer Linie beträgt 7⅛ Meilen) treffen sohin über 10,000 Seelen. Diese Angaben sind aus officieller Quelle geschöpft.

Wir müssen hier einen häufig vorkommenden Irrthum berichtigen. Es ist die Ansicht, als sei der ganze westliche Theil der Pfalz, der sogenannte Westrich, ein wenig fruchtbares Land. Theilweise mag dieß gelten; allein die Thäler der Alsenz, des Glans, des Cusel- und Osterbachs gehören geradezu zu den gesegneteren Theilen der ganzen Pfalz.

Das Oberamt Meisenheim ist ein herrlicher fruchtreicher Garten zu nennen; und wenn auch weiter aufwärts die Höhenzüge sich großartiger gruppiren, so ist doch nirgend eine Oedung, nirgend unfruchtbares Land zu erblicken. Ueberall lacht der Fleiß des Menschen und der Segen des Himmels dem Wanderer entgegen, und wo hie und da Felsen aus den Abhängen der Berge ragen, da ist eine Fundgrube der Industrie, eine neue Quelle des Verdienstes für die Bewohner eröffnet.

Wir hatten vorerst im Sinne gehabt, eine vollständige Darlegung auf Grund amtlich erhobenen statistischen Materials von den Hilfsquellen des Glanthales, von dem heutigen Betrag und Verkauf zu liefern. Wir werden auch nicht Anstand nehmen, bei etwaiger Nachfrage unsere genauen und vollständigen Erhebungen den Personen mitzutheilen, welche um die Sache sich näher interessiren.

Diese Uebersicht aber in die gegenwärtige Denkschrift aufzunehmen, schien uns deßwegen unfruchtbar, weil die Parallele in dem entsprechenden Theil des Nahegebiets aus der Denkschrift des provisorischen Comité's nicht zu entnehmen ist. Wir bedauern dieß um so mehr, als wir überzeugt sind, daß die Summe des Ex- und Imports im Glanthale jene im Nahethal, auf die Bahnmeile durchschnittlich berechnet, jedenfalls übertrifft.

Wir können jedoch nicht umhin, auf einzelne der natürlichen Hilfsquellen des Glanthals in Ackerbau, Viehzucht und Industrie einen Blick zu werfen.

1) Landwirthschaftliche Verhältnisse.

a) Ackerbau.

Nach den amtlichen statistischen Aufnahmen produziren (bei Mittelerndten) nur die Kantone Obermo-

Digitized by Google

schel, Lauterecken, Wolfstein und Cusel jährlich circa 2½ Millionen Hektoliter an Brodfrüchten und Kartoffeln.

Nach Befriedigung der Nahrungs-Bedürfnisse, Reserve für die Saat ꝛc. ꝛc. führt der Landmann zu Markt:

200,000 Hektoliter Brodfrüchte und
250,000 „ Kartoffeln,

im mittleren Gewichtsanschlage von 700,000 Zentnern.

Angenommen, daß hievon drei Viertheile den Kaiserslauterer-, Zweibrücker- und Homburger-Märkten per Achse zugeführt werden, bleibt den Märkten von Cusel und St. Wendel noch 175,000 Zentner Zufuhr. — Diese Schätzung bleibt aber deßwegen weit hinter der Wirklichkeit zurück, weil der Markt von Kaiserslautern — der bedeutendste in der Pfalz — heute namentlich den Aufkäufen aus Frankreich seine Wichtigkeit verdankt, ein Verhältniß, das sich mit Hilfe der Eisenbahn zu Gunsten der St. Wendeler und Cuseler Fruchtmärkte schnell ändern wird, weil die Fruchtpreise an letzteren beiden Orten gewöhnlich etwas niedriger sind, als in Kaiserslautern, und weil die Entfernung derselben von der französischen Grenze eine geringere ist.

Es bleibt indeß noch ferner zu erwägen, daß von den unteren Theilen der Linie, wie Meisenheim und weiter glanabwärts, sich ein bedeutender Absatz an den Rhein und nach Holland entwickeln wird, weil die Fruchtmärkte von Bingen und Mainz mittelst dieser Linie mit den reichen Kornkammern des Glans in Verbindung treten. Ohne Rücksicht auf diese Umstände ergeben sich nach dem heutigen Verkehr folgende Daten:

Aus dem Kreise St. Wendel werden an Brodfrüchten heute schon mittelst der Glcustraße in's	
Ausland transportirt, jährlich	15,000 Zentner.
Aus den bayrischen Kantonen Obermoschel, Lauterecken, Wolfstein und Cusel	100,000 „
Aus dem Oberamt Meisenheim	46,000 „
Summa . .	161,000 „

Diese Angaben sollen nur im Hinblicke auf die vorhandenen verkäuflichen Fruchtvorräthe eine Andeutung über die Entwickelungsfähigkeit des Fruchthandels geben.

An Hanf und Oelsamen produciren die bayrischen Gebietstheile am Glan jährlich 44,000 Hektltr.,
die preußischen „ 8,000 „
die hessischen „ 10,000 „
Summa . . 62,000 Hektltr.,
oder 84,000 Zentner,

welche fast vollständig in der Gestalt von Oel und Oelkuchen in den Handel übergehen.

b) Viehzucht.

Die Viehzucht des Glanthals ist berühmt. Die daselbst vorkommende eigenthümliche Rindvieh-Race hat namentlich nach Frankreich einen großen Ruf und einen sicheren ungesuchten Absatz.

Einige spezielle ganz aus amtlichen Quellen geschöpfte Daten mögen genügen, um einen Begriff von der Wichtigkeit dieses landwirthschaftlichen Zweiges zu geben.

Auf den bayrischen Märkten in Quirnbach, Cusel und Selchenbach wurden ausweislich der Marktregister im Jahre 1855 verkauft 11,950 Stück Vieh, von denen 1500 Paar Ochsen und 2400 Stiere und Kühe nach Frankreich gingen. Die amtlich bekannt gewordene Umsatzsumme auf diesen Märkten betrug 1,055,998 fl.

Außerdem sind aber noch bedeutende Viehmärkte in Meisenheim, Lauterecken, Offenbach, Ulmet, Hundheim, Niederkirchen und St. Wendel, deren Umsatz nicht amtlich ermittelt werden konnte.

Neben dem Rindviehhandel geht aber noch ein sehr bedeutender Schafhandel nach Frankreich. C

Digitized by Google

werden nur aus dem Bezirke Gusel jährlich über 50,000 Stück gemästete Hämmel verkauft, von denen der größte Theil nach Paris gesendet wird. Auch die Schweinezucht ist sehr bedeutend; der Handel hat sich aber bisher mehr im Inlande bewegt.

2) Baumaterialien.

Wie schon erwähnt, besitzt das Glanthal durchgängig einen unerschöpflichen Schatz von Bausteinen, Kalk, Bauholzern, ꝛc. ꝛc. — Das Oberamt Meisenheim liefert aus der Gemarkung von Meddard einen berühmten und gesuchten Kalk in Ueberflusse, von dem bisher jährlich etwa 10,000 Zentner glanabwärts gehen. Ebendaselbst finden sich auch Mühlsteinbrüche. Die Gemarkung von Lauterecken versendet jährlich 12,000 Zentner Kalk und 10,000 Zentner Bausteine. Die am Glan anstoßenden Theile der Bürgermeisterei Grumbach 7000 Zentner Kalk, 8000 Zentner Hausteine und Dachschiefer. Die Kalköfen von Rammelsbach, Hüschbach und in Oberthale geben eine jährliche Ausbeute von 75,000 Zentnern. Jene im Lauterthal bis Wolfstein 15,000 Zentner. Die Plattensteinbrüche bei St. Julian und Eschenau liefern ein vorzügliches, bis jetzt noch viel zu wenig gekanntes Material. Man bricht daselbst in beliebigem Umfange Platten von 3 bis 5 Zoll Dicke, welche zu Pflaster und derartigen Arbeiten vorzüglich brauchbar sind. — Die 6 Ziegeleien in Heinzenhausen, Ulmet, Patersbach und Gusel liefern jährlich über eine Million Ziegel. — 26,235 Tagwerk des Glangebiets sind zu Wald angelegt, welche jährlich 6448 Klafter H. L. liefern. Namentlich die Seitenthäler des Odenbachs, der Lauter, des Eßweiler-Bachs, der Steinalb, enthalten Schätze von Eichenbaustämmen. Der Gemeindewald von Föckelberg am Potzberge wäre für sich allein im Stande, der Glanlinie fast das ganze erforderliche Quantum von Eichenstämmen zu den Querschwellen zu liefern.

3) Steinkohlen.

Im Glangebiete befinden sich mehrere Steinkohlenlager, von denen jedoch nur die mittelst der Aerarialgruben von Odenbach ausgebeuteten in Betracht kommen, welche jährlich etwa 200,000 Zentner fördern. Die nächsten bedeutenden Gruben sind die von Altenkirchen und Brücken, beide liegen aber schon entfernter von der Glanlinie. Alle übrigen Gruben sind kaum nennenswerth und werden nur zeitweise betrieben. Diese Werke haben bisher nur zu einem sehr geringen Theil den einfachen Hausbedarf der Bewohner zu liefern vermocht. Der schwunghafte industrielle Betrieb mittelst Dampfmaschinen ist für das ganze Glangebiet fast unmöglich; ebenso müssen alle Feuerarbeiter aus dem Grunde sich auf die lokale Kundschaft beschränkt sehen, weil dieselben die Kohlen per Centner zu 36 kr. bis 38 kr. bezahlen, daher eine Concurrenz mit jenen Industriellen, deren Wohnsitz den Haupt-Kohlenbassins näher gerückt ist, von vornherein unmöglich erscheint.

Die Advokaten der Nahelinie werden nun hierin eine wichtige Schutzwaffe für ihr bisheriges Projekt erblicken, weil die Gruben bei Birkenfeld ganz außer den Eisenbahnrayon fällt, sobald die Glanlinie adoptirt wird, und weil überhaupt ein minderer Kohlenconsum nach dem Glan hin zu erwarten steht, als nach der Nahe. — Wir geben beides zu, geben aber zugleich zu bedenken, daß nach dem Glane hin deßhalb weniger Kohlen abgesetzt würden, weil eben die Linie kürzer ist, und daß dieser Umstand bei der Hauptfrage, nämlich der Lieferung der Kohlen an den Rhein, sehr gewichtvoll in die Wagschale fällt, weil auf der kürzeren Linie die Kohlen wohlfeiler an den Rhein gelangen, daher den Ruhrkohlen eine wirksamere Concurrenz eröffnen.

Während wir diese Zeilen niederschreiben, kommt uns die 2te Beilage der Nr. 258 des Frankfurter Journals zu, welche dem jetzigen Nahebahnprojekt eine Rente von ½ resp. 2⅝% in Aussicht stellt. Ohne die einzelnen Aufstellungen dieses Artikels einer Prüfung und Widerlegung zu unterwerfen, welche wir einer gewandteren und sachkundigeren Feder überlassen wollen, müssen wir doch einen, wie uns scheint, flagran-

Digitized by Google

ten Irrthum hervorheben, wessen man der Correspondent schuldig macht. Derselbe behauptet, die Ruhrkohlen hätten heute den Saarkohlen am Oberrhein bis Basel den Rang abgelaufen, und ihr Transport bis Bingen rheinaufwärts koste nur 6 kr. per Zentner, während die Saarkohlen auf der Nahelinie bis Bingen schon 12 kr. Transport kosten.

Beide Anstellungen sind unrichtig, weßhalb auch die darauf begründeten Consequenzen in sich zusammenfallen. Gleichwohl dürfte aus verschiedenen Aeußerungen dieses Artikels, die uns nicht unbegründet scheinen, für die Aktionäre die erneute Aufforderung hervorgehen, dem so sehr kostspieligen Umweg an der Nahe definitiv zu entsagen.

Von den 17,736 Feuerstellen zwischen Staudernheim und Neunkirchen glauben wir die Hälfte mit 60 Zentnern, die andere Hälfte mit 30 Zentnern jährlichen Bedarfs einstellen. Man kann nämlich annehmen, daß mindestens die Hälfte der Feuerstellen vollständige Kohlenheizung adoptirt haben, oder adoptiren werden . . . . . 510,000 Zentner,

Dazu der Bedarf für die Gewerbe und industriellen Etablissements nach ihrem heutigen Betriebe . . . . . 255,000 „

. . . . . 220,000 „

Ergibt sich nahezu eine Million Zentner Kohlenbedarf, wobei noch zu bedenken bleibt, daß im Glanthal eine Reihe von Fabriken und industriellen Etablissements jetzt noch mit Wasserkraft getrieben werden, die sofort die Dampfkraft in Anwendung bringen, wenn ihre Eigenthümer die Kohlen zu billigeren Preise erhalten.

Es wäre ferner ein großer Irrthum, wenn man annehmen wollte, der Kohlen- und Waarentransporte der heute nach dem Nahethale in Aussicht gestellt ist, würde der Bahn entgehen, wenn dieselbe durchs Glanthal geführt würde.

Es ist klar, daß jeder Zentner Waare und Kohle, den beispielsweise die Städte Sobernheim, Kirn, Birkenfeld und Oberstein, so wie die Hüttenwerke bedürfen, nach wie vor dem Eisenbahntransport gesichert bleibt; allerdings würde dieser Transport von Bingen her für die bezeichneten Orte nur bis Staudernheim sich erstrecken, während er nach der früher projektirten Richtung den Empfängern vor die Thüre geliefert würde.

Der Ausfall im Eisenbahntransport für die Gesellschaft wird fast vollständig durch die Zunahme des Transports nach dem Glan hin aufwogen, und was hier nicht gedeckt werden sollte, durch die jährlichen Ersparnisse im Bahnbetrieb von 22,500 Thalern wegen der kürzeren Linie, jedenfalls eingespart. Nehmen wir an, daß auf den Zentner Gut durchschnittlich 8¼ kr. Fracht komme, so müßten hienach schon der Transport an die Nahe den an den Glan jährlich um 283,500 Zentner übertreffen, wenn nur eine Ausgleichung eintreten soll. Man könnte uns einwenden, die Nahestraße sei belebter, habe heute schon einen größeren Verkehr als die Glanstraße, die Eisenbahn trete in schon bestehende Verhältnisse ein, deren bisheriger Zustand zu Gunsten der Nahe- und zum Nachtheil der Glanlinie spräche. Wir geben dieses unbedingt zu. Es wird sich aber darum handeln, die Ursachen zu untersuchen, die diesem Verhältnisse zu Grund liegen. Sie sind einfach diese:

Die Glanstraße geht bei Cusel so zu sagen in eine Sackgasse. Ihr Anschluß ist einerseits an die Kaiserstraße, anderseits an die Nahestraße über Baumholder gegen Birkenfeld gesucht worden, während ihre natürliche und allein richtige Entwickelung nach St. Wendel und Neunkirchen gewiesen hätte, wodurch die Glanstraße zwischen Bingen und Neunkirchen resp. dem Kohlenbassin daselbst, im Vergleich zu allen Concurrenzstraßen die kürzeste Linie gewesen wäre, und hiemit die Bürgschaft eines ausgedehnten Verkehrs gewonnen hätte. Statt dessen mündet aber die Glanstraße nach 2 Richtungen in ihre Concurrenzstraßen ein, und zwar mit solchen Umwegen, daß ihr Werth als Verkehrsmittel hiedurch wesentlich geschwächt wurde und geschwächt werden mußte. Alle Gründe, die aber von jeher in das kürzere und bequemere Glanthal als dem geraden Verbindungswege zwischen Bingen und Neunkirchen sprachen, sprechen in erhöhtem Maaße für die Verlegung der Eisenbahn dahin.

Während mit dem Fortschritte und der Entwicklung der Eisenbahnlinien die früheren Hauptstraßen immer mehr an Wichtigkeit verlieren, gewinnen die Querstraßen, wenn wir den Ausdruck gebrauchen dürfen, welche zwischen den langgestreckten Eisenbahnlinien Vermittlungsglieder bilden, täglich an Bedeutung, indem sie den Eisenbahnlinien neue und vermehrte Frequenz bringen.

Digitized by Google

Mit solchen Quer-Straßenzügen, die gleichwohl schon heute in ihrer Isolirung Bedeutung haben, würde die Glanlinie an 4 Punkten in Verbindung treten, nämlich in Meisenheim, Lauterecken, Altenglan und Cusel. Jeder dieser Orte ist ein Knotenpunkt von 3 oder noch mehreren convergirenden Hauptstraßenzügen, die nicht etwa bloß lokale Bedeutung haben, sondern entferntere Communikationen vermitteln.

Niemand wird verkennen, daß das Einmünden einer Straße in eine Bahnstrecke unter Umständen eine Bedeutung hat, die jene eines Städtchens noch übertreffen kann.

Es erübrigt uns nun noch, zu beweisen, daß das Glanthal in demselben Maaße die Elemente industrieller Entwickelung und der Properität berge, wie das Nahethal. Hiefür kann uns der gegenwärtige Zustand des Handels und der Industrie als Beleg dienen. Wir vermissen in der Denkschrift des Comité's leider wieder erkennbare Merkmale, um eine wirksame Parallele zwischen Glan- und Nahegebiet in dieser Beziehung zu ziehen. Es genüge jedoch die kurze Bemerkung, daß nach den genau und sorgfältig zusammengestellten Daten nur der jährliche Bezug und Versand an Kaufmannswaaren

in Meisenheim	101,493 Zentner
in Cusel	112,316 „
in Offenbach und Grumbach . . .	25,000 „
in Lauterecken und Lauteraufwärts . .	14,000 „
sohin in Summa .	252,809 Zentner

betragen.

Wir müssen auf eine Zusammenstellung der von uns angeführten voraussichtlichen Transportmasse nach der Glanlinie aus dem Grunde verzichten, weil, wie schon erwähnt, unsere Zusammenstellung auf Vollständigkeit keinen Anspruch macht, sondern nur exemplifizirender Natur ist.

Wir müssen weiter noch darauf hinweisen, daß es Aufgabe der Eisenbahn ist, den Verkehr zu beschleunigen, die Orts-Entfernungen in Beziehung auf diesen zu verkürzen, daß sohin die Frequenz einer Eisenbahn mit davon abhängen wird, ob sie dieser Aufgabe vollkommener oder unvollkommener entspricht.

Eine Ersparung von mindestens 1½ Meilen muß dabei schon Wirkung äußern, und wird namentlich bei der Bingen-Neunkircher-Bahn deßhalb von entscheidendem Einfluß sein, weil sie mit einer Concurrentin zu ringen hat, die gegen sie im Vorsprunge ist.

Daß bei einer kürzeren Linie billigere — die Frequenz begünstigende — Fahrpreise von einem Endpunkte zum anderen gestellt werden können, bedarf kaum der Erwähnung.

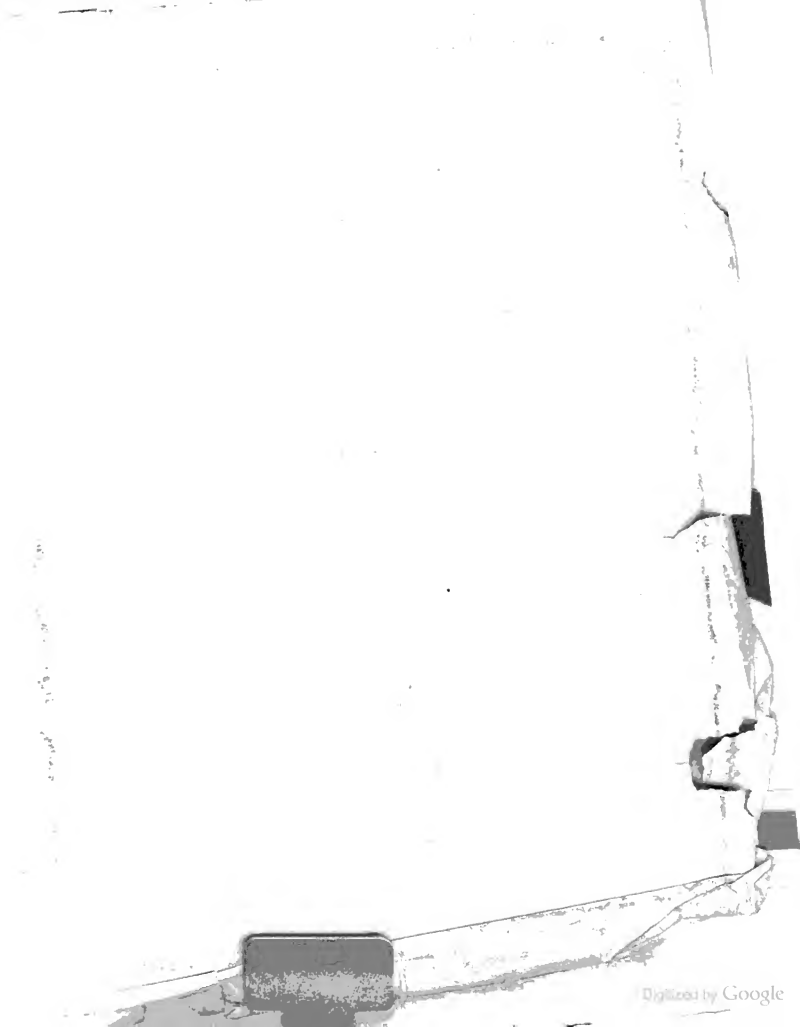
In Betracht des großen Unterschieds im Bankapitale, der Wahrscheinlichkeit der gleichen Frequenz, und der Gewißheit des nahmhaft geringeren Aufwands für den Betrieb und die Unterhaltungskosten der Bahnstrecke durch das Glangebiet, gelangt man **zu dem sicheren Facit**, daß selbst dann, wenn auch zugegeben werden müßte, daß bei Beibehaltung der Nahelinie eine größere Brutto-Einnahme zu gewärtigen stünde, dennoch der Reinertrag, also die Rentabilität der Bahn bei Benützung des Glangebiets **nahmhaft größer sich herausstellen** werde, als bei Benützung des Nahegebiets.

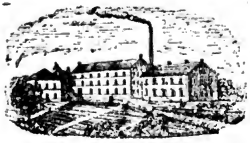
Wir bemerken noch schließlich, daß die vorstehenden, großentheils aus offiziellen Quellen geschöpften Angaben durchgängig auf den **gegenwärtig vorhandenen Stand basirt sind.**

Welchen Aufschwung Handel und Industrie mit Hilfe von Eisenbahnen naturgemäß nehmen, bedarf keiner Auseinandersetzung.

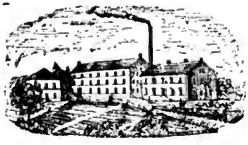
Wir glauben die Aufmerksamkeit der Aktionäre für unser Projekt durch unsere schwer ins Gewicht fallenden Gründe gewonnen zu haben, und können, — obgleich wir die Schwierigkeiten nicht verkennen — auch den Abschluß eines Staatsvertrags zwischen den hohen Gouvernements von Preußen und Bayern nicht als einen unübersteiglichen Damm für unsere Wünsche halten. Dieß aus dem Grunde nicht, weil beiderseits Interessen im Spiel sind, die durch eine **zweckentsprechende Verständigung**, aber auch nur auf diesem Wege, erreicht werden können.

Digitized by Google

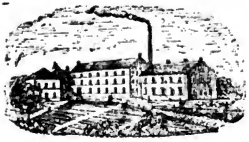

Digitized by Google

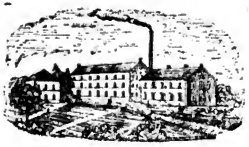


Digitized by Google

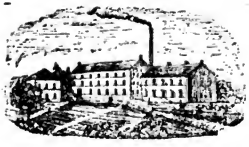


Digitized by Google





Digitized by Google



Digitized by Google